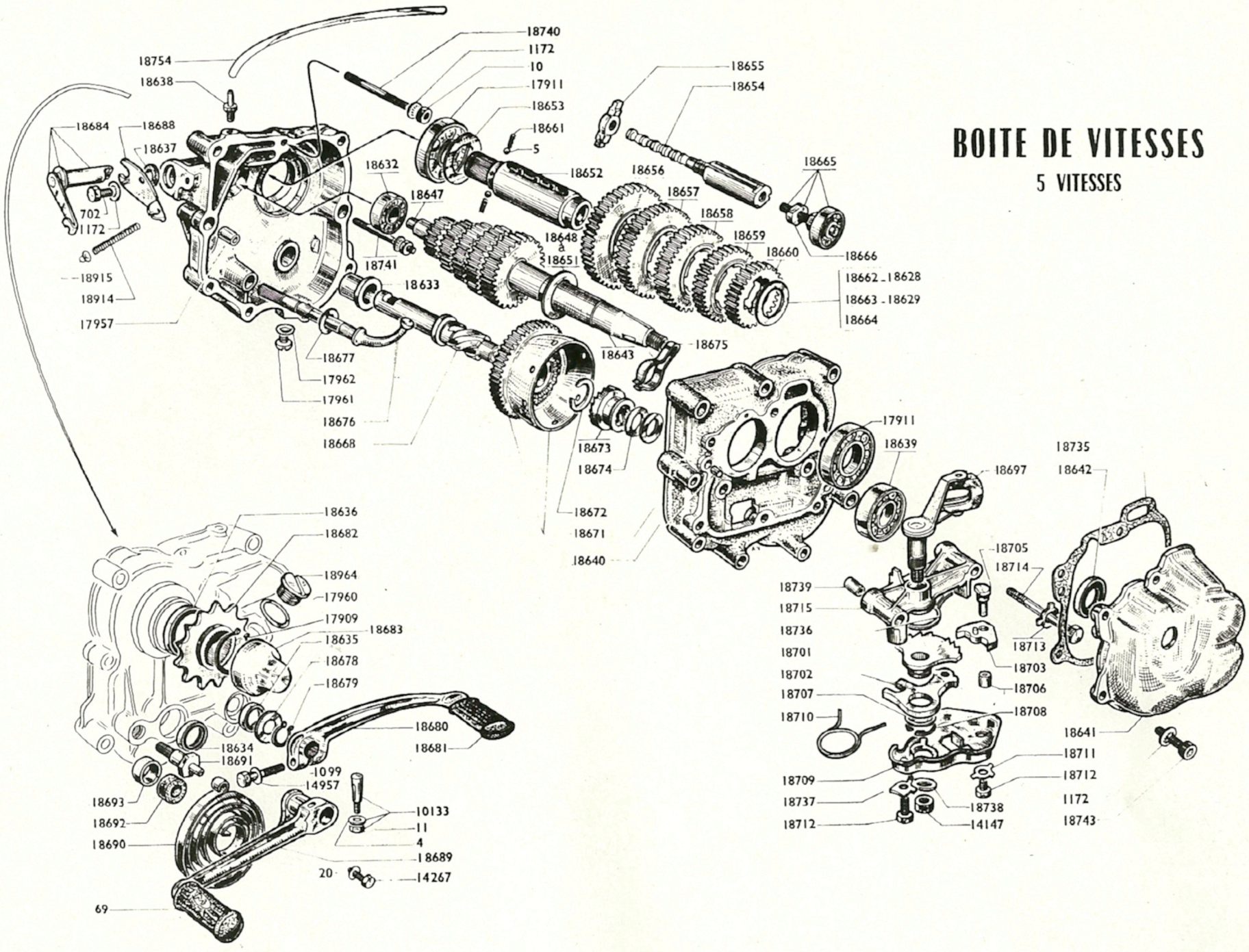


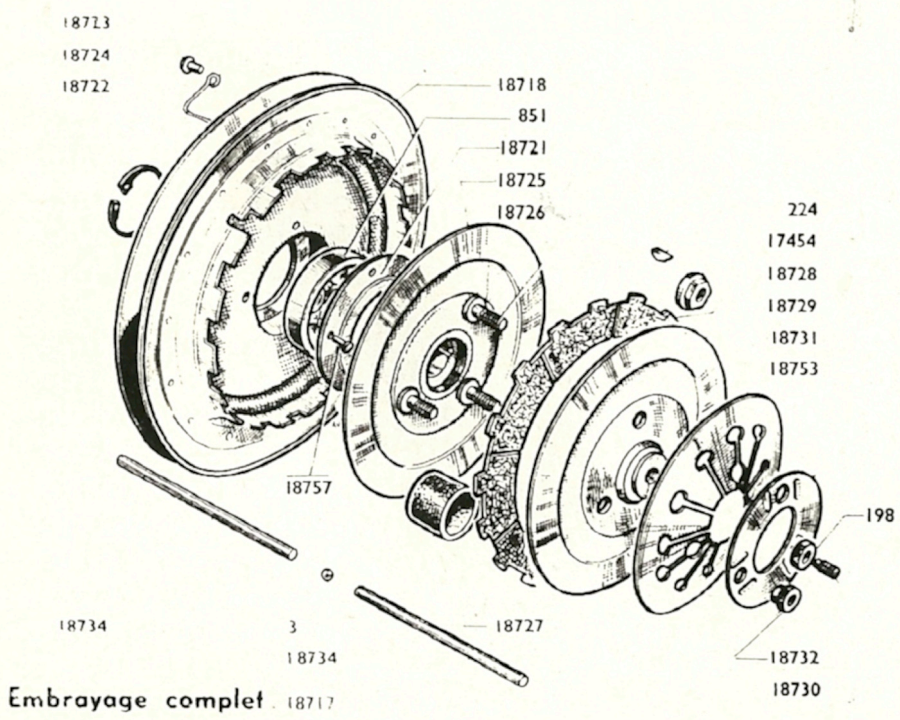
BOITE DE VITESSES

5 VITESSES

d'orientation de ce dernier sont prévus. Autant dire que l'on comprend que dans le manuel d'entretien livré avec le D52, Motobécane conseille de faire effectuer cette tension chez un revendeur.

La courroie présente cependant l'avantage de ne pas devoir être strictement alignée avec le plateau d'embrayage, d'où la possibilité de monter le moteur sur silent-blocs et ne pas ressentir ainsi les vibrations de ce dernier au niveau de la boîte ou de l'embrayage. L'embrayage est du type monodisque à sec possédant un ressort à diaphragme. Peu usité en technique cyclo, il donne ici toute satisfaction. Il est commandé par un système formé de deux tiges et une bille qui traversent l'un des arbres de boîte. Son mécanisme de commande est donc situé à l'opposé du disque.

La boîte de vitesses est à cinq rapports, l'étagement s'effectue par des pignons en cascade, à engrenages à taille droite, toujours en prise. La sélection s'effectue au pied droit ainsi que la mise en route par kick. Le mécanisme de sélection n'est pas interne à la boîte, mais il est logé dans un carter rapporté du côté gauche de celle-ci. La transmission secondaire par chaîne est entièrement protégée par un carter étanche.



Embrayage complet.

Une partie cycle de mobylette.

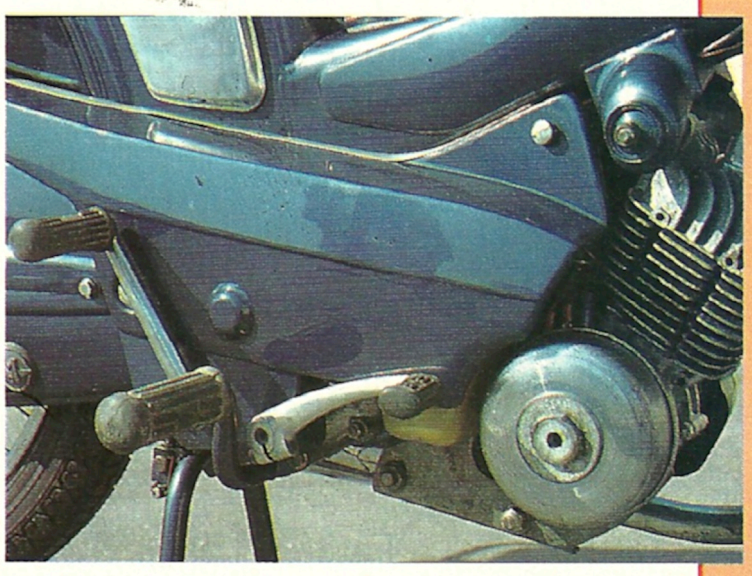
Si ce modèle brille par l'originalité de son ensemble propulseur, sa partie cycle reste étroitement dérivée des cyclomoteurs. Ainsi le cadre a une structure en tôle emboutie formant des caissons à parois minces, ce qui lui confère somme toute une bonne rigidité et une résistance en torsion satisfaisante. Un réservoir en selle et un biplace donne à la partie cycle une allure de motocyclette. La colonne de direction est montée sur cuvettes à billes et la fourche, bien que télescopique n'a pas d'amortissement hydraulique. La suspension se fait par ressorts, mais la maîtrise des oscillations n'est confiée qu'aux frottements.

A l'arrière, on trouve un bras oscillant monté sur caoutchoucs associés à une paire de combinés hydrauliques. Le guidage du bras semble un peu léger pour un vélomoteur qui pouvait accueillir un pilote et un passager. Dans le catalogue de pièces détachées de l'époque, on trouve un amortisseur renforcé en option, sûrement une réponse à des problèmes sur les modèles d'origine. Encore une originalité, les repose-pieds du passager sont suspendus, non pas sur une platine raccordée au cadre comme souvent mais ils sont fixés sur la partie non coulissante des amortisseurs arrière.

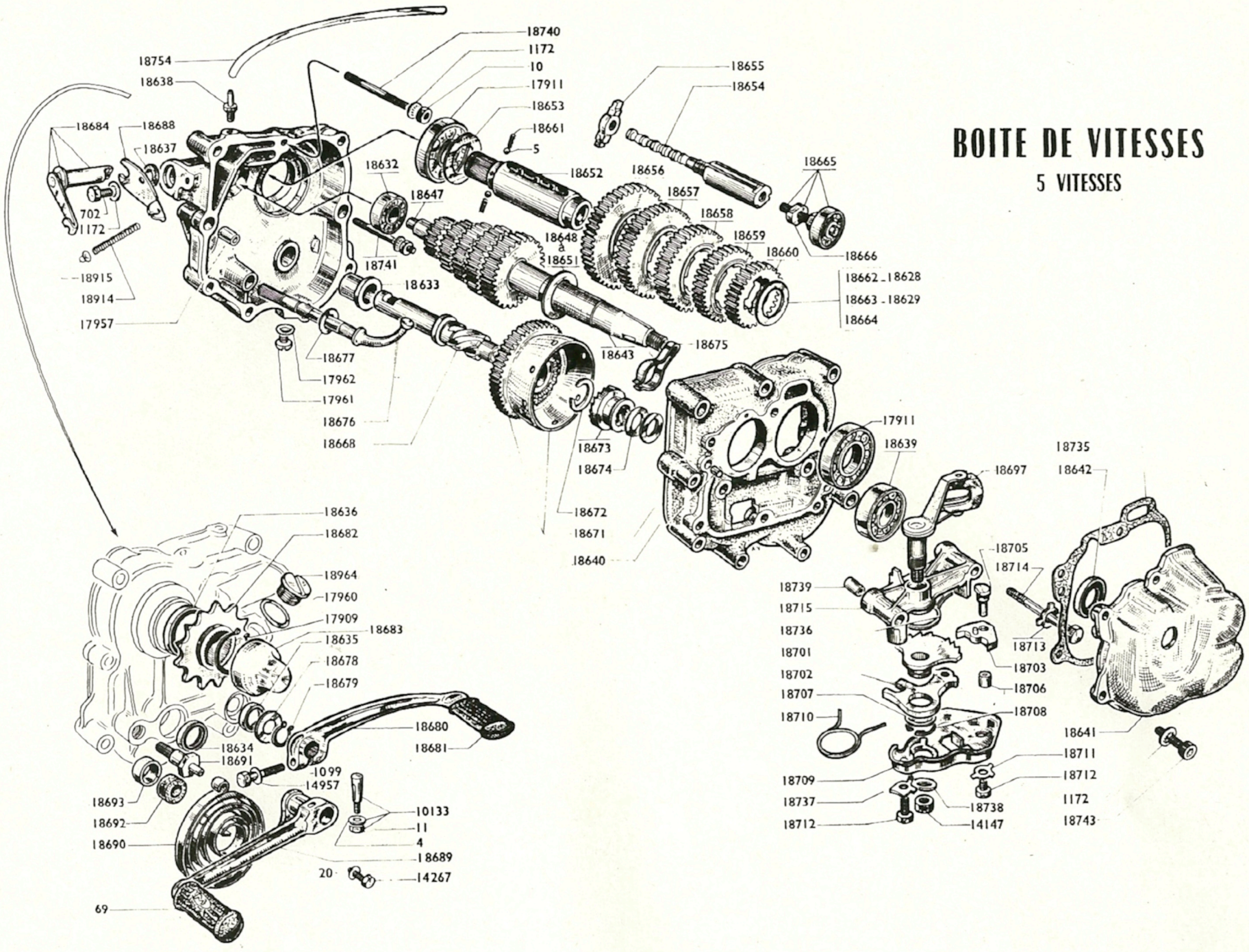
Le freinage est lui aussi perfectible, deux tambours, l'un de 100 mm à l'avant, l'autre de 115 mm à l'arrière, font ce qu'ils peuvent pour ralentir ce vélomoteur qui n'est de toute façon pas un foudre de guerre. Il n'empêche qu'avec deux passagers de 70 kg lancés à 70 km/h, l'ensemble doit avoir une certaine inertie à la décélération, et d'aucuns durent se faire des frayeurs au freinage.

Rien de spectaculaire du côté carburation, un Gurtner de 16 mm, ni du côté allumage où le volant magnétique deviendra électronique sur les derniers modèles.

Pour résumer, le D 52 est un vélomoteur d'une puissance peu remarquable, mais très bien servi par une bonne boîte à cinq rapports et un excellent embrayage à sec. C'est un engin vif, à réserver à la ville ou aux petits trajets.



Un kick et un sélecteur de vitesses, au pied droit, font de ce vélomoteur plus qu'une simple extrapôlation sur une base de cyclo.



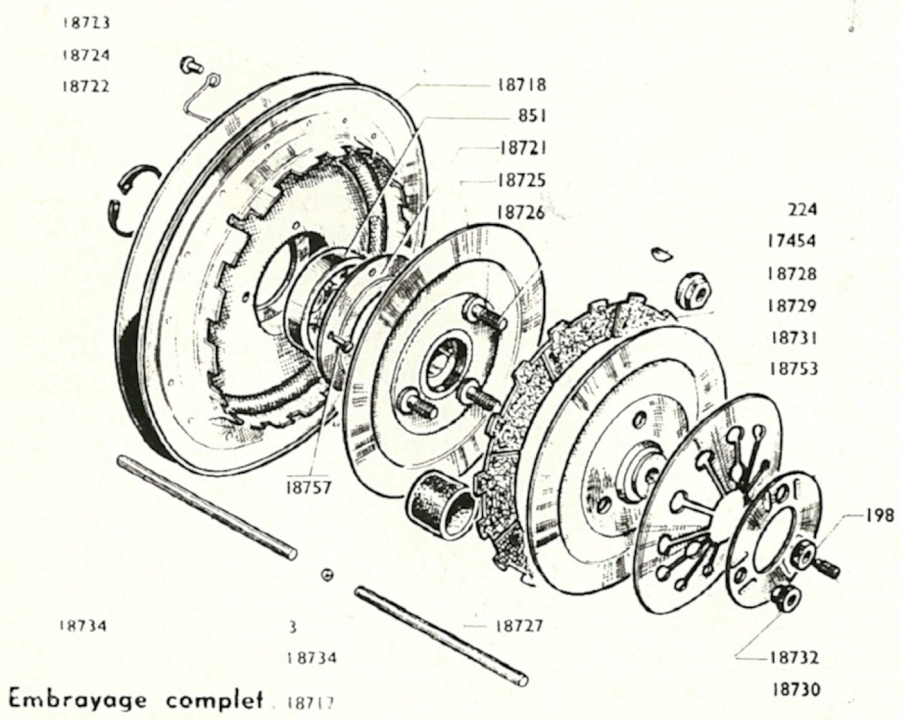
BOITE DE VITESSES

5 VITESSES

d'orientation de ce dernier sont prévus. Autant dire que l'on comprend que dans le manuel d'entretien livré avec le D52, Motobécane conseille de faire effectuer cette tension chez un revendeur.

La courroie présente cependant l'avantage de ne pas devoir être strictement alignée avec le plateau d'embrayage, d'où la possibilité de monter le moteur sur silent-blocs et ne pas ressentir ainsi les vibrations de ce dernier au niveau de la boîte ou de l'embrayage. L'embrayage est du type monodisque à sec possédant un ressort à diaphragme. Peu usité en technique cyclo, il donne ici toute satisfaction. Il est commandé par un système formé de deux tiges et une bille qui traversent l'un des arbres de boîte. Son mécanisme de commande est donc situé à l'opposé du disque.

La boîte de vitesses est à cinq rapports, l'étagement s'effectue par des pignons en cascade, à engrenages à taille droite, toujours en prise. La sélection s'effectue au pied droit ainsi que la mise en route par kick. Le mécanisme de sélection n'est pas interne à la boîte, mais il est logé dans un carter rapporté du côté gauche de celle-ci. La transmission secondaire par chaîne est entièrement protégée par un carter étanche.



Embrayage complet.

Une partie cycle de mobylette.

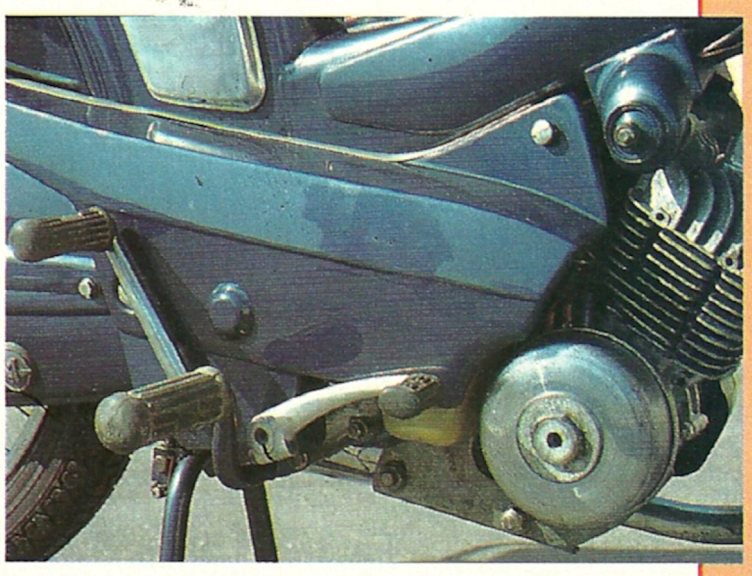
Si ce modèle brille par l'originalité de son ensemble propulseur, sa partie cycle reste étroitement dérivée des cyclomoteurs. Ainsi le cadre a une structure en tôle emboutie formant des caissons à parois minces, ce qui lui confère somme toute une bonne rigidité et une résistance en torsion satisfaisante. Un réservoir en selle et un biplace donne à la partie cycle une allure de motocyclette. La colonne de direction est montée sur cuvettes à billes et la fourche, bien que télescopique n'a pas d'amortissement hydraulique. La suspension se fait par ressorts, mais la maîtrise des oscillations n'est confiée qu'aux frottements.

A l'arrière, on trouve un bras oscillant monté sur caoutchoucs associés à une paire de combinés hydrauliques. Le guidage du bras semble un peu léger pour un vélomoteur qui pouvait accueillir un pilote et un passager. Dans le catalogue de pièces détachées de l'époque, on trouve un amortisseur renforcé en option, sûrement une réponse à des problèmes sur les modèles d'origine. Encore une originalité, les repose-pieds du passager sont suspendus, non pas sur une platine raccordée au cadre comme souvent mais ils sont fixés sur la partie non coulissante des amortisseurs arrière.

Le freinage est lui aussi perfectible, deux tambours, l'un de 100 mm à l'avant, l'autre de 115 mm à l'arrière, font ce qu'ils peuvent pour ralentir ce vélomoteur qui n'est de toute façon pas un foudre de guerre. Il n'empêche qu'avec deux passagers de 70 kg lancés à 70 km/h, l'ensemble doit avoir une certaine inertie à la décélération, et d'aucuns durent se faire des frayeurs au freinage.

Rien de spectaculaire du côté carburation, un Gurtner de 16 mm, ni du côté allumage où le volant magnétique deviendra électronique sur les derniers modèles.

Pour résumer, le D 52 est un vélomoteur d'une puissance peu remarquable, mais très bien servi par une bonne boîte à cinq rapports et un excellent embrayage à sec. C'est un engin vif, à réserver à la ville ou aux petits trajets.



Un kick et un sélecteur de vitesses, au pied droit, font de ce vélomoteur plus qu'une simple extrapôlation sur une base de cyclo.